KOLEJNY NR 29
DLA SPRAW LOTNICTWA CYWILNEGO.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XIX. Warszawa, 14 października 1937 r. Nr 43.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział lotnictwa cywilnego.

OBWIESZCZENIA.

CZĘŚĆ C.

DZIAŁ LOTNICTWA CYWILNEGO.

380.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 15 września 1937 r. Nr 210 w sprawie ogłoszenia mapki strefy niebezpiecznej „Las Kabacki" koło Warszawy.

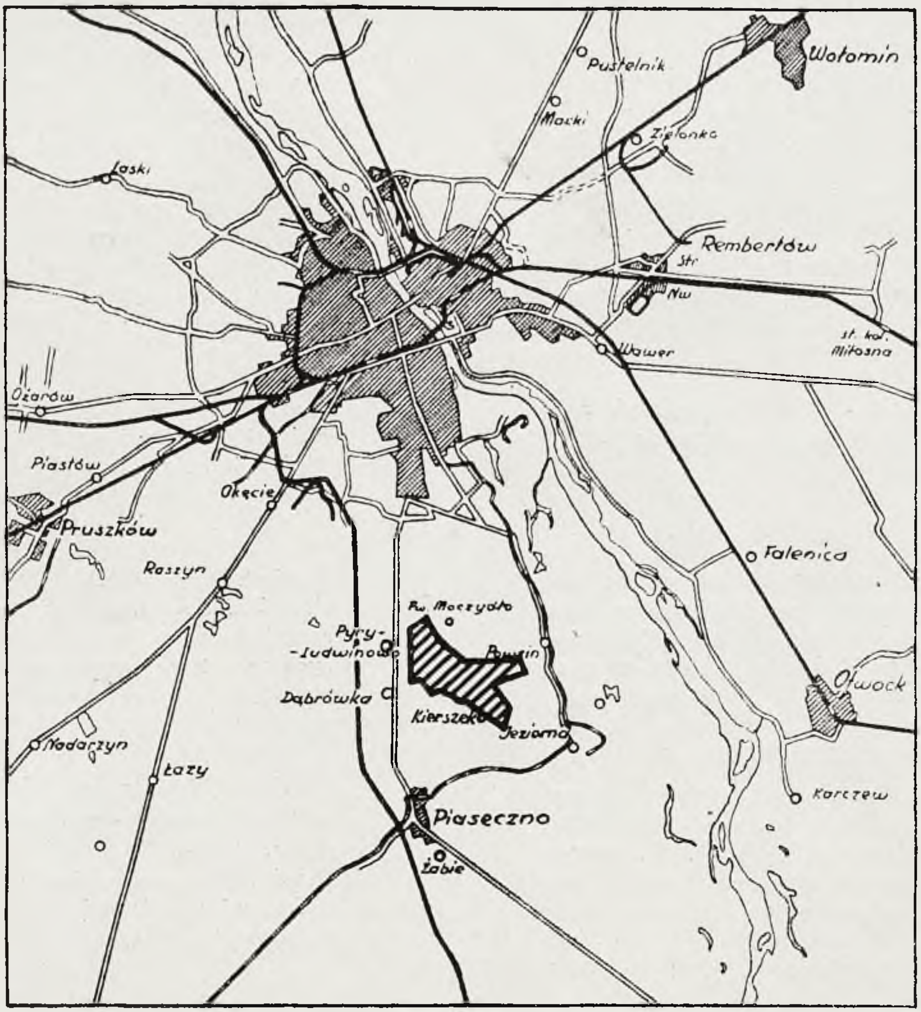
W związku z komunikatem Ministerstwa komunikacji o ustanowieniu strefy niebezpiecznej nad lasem Kabackim koło Warszawy, ogłoszonym w dziale nieurzędowym Nr-u 127 Monitora Polskiego z 1937 r. (przedruk — Dz. Urz.M. K. Nr 26, część C, str. 338) niniejszym ogłasza się dołączoną mapkę tej strefy.

Nr L-I/121/10/37.

Załącznik do Okólnika Ministerstwa Komunikacji z 15 września 1937 r. Nr 210.

Strefa niebezpieczna Las Kabacki koło Warszawy

1 : 300.000



381.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 9 sierpnia 1937 r. Nr 211 w sprawie czasu pracy silników P. Z. Inż. Junior 4 B. 110/120 K. M.

W związku z postanowieniami instrukcji L 1 t § 54 Ministerstwo Komunikacji ustala czas pracy silników P. Z. Inż. Junior 4 B 110 120 K. M. przed pierwszą naprawą główną i między dwiema naprawami głównymi na 350 godzin.

Nr L-III/551/78/37.

382.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 11 sierpnia 1937 r. Nr 212 w sprawie zabezpieczenia załóg szybowców przed obrażeniami.

Celem zapobiegnięcia uszkodzeniom głowy i kręgosłupa pilotów przy twardych lądowaniach i wypadkach na szybowcach okazało się konieczne przeprowadzenie zmian w konstrukcji szybowców, których celem jest zabezpieczenie załogi przed obrażeniami.

W związku z tym Ministerstwo Komunikacji poleca przestrzeganie następujących zasad przy budowie szybowców nowych oraz wykonanie stosownych zmian na szybowcach używanych:

1) Siodełko należy ukształtować w ten sposób, by kręgosłup pilota przylegał w dolnej części na możliwie dużej przestrzeni do siedzenia i oparcia.

Na szybowcach gotowych posiadających siodełka drewniane, na których zmiana kształtu siodełka byłaby trudna do przeprowadzenia, należy zastosować cienką sklejkę (najwyżej 4 mm grubości) na pokrycie siodełka. Przy silnym przepadnięciu złamanie sklejki zabezpiecza kręgosłup pilota przed uszkodzeniem.

Siodełka metalowe powinny mieć pokrycie stale silnie napięte a pręty siodełka nie powinny wykazywać śladów wyboczeń i zgięć oraz osłabienia punktów przymocowania do szybowca.

2) W celu ochrony głowy pilota należy zastosować poduszkę, jako oparcia głowy. Poduszka powinna być tak umieszczona, aby zabezpieczała głowę pilota niezależnie od jego wzrostu.

3) Ze względu na stwierdzone uszkodzenia wewnętrzne pilotów przy wypadkach na szybowcach zaopatrzonych w same tylko pasy brzuszne, poleca się stosowanie na wszystkich szybowcach pasów szelkowych.

Natychmiastowe wykonanie powyższych postanowień w odniesieniu do szybowców cywilnych poleca się wszystkim wytwórniom i osobom (instytucjom) używającym szybowce oraz Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych.

Nr L-III/586/1/37.

383.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 11 sierpnia 1937 r. Nr 213 w sprawie zapobiegania zderzeniu się statków powietrznych w czasie lotów nad lotniskami.

Dla zapobiegnięcia możliwości zderzenia się samolotów różnych kategoryj w czasie lotów nad lotniskami powinny być przedsiębrane następujące środki ostrożności:

1) Na 15 minut przed każdym odlotem i przylotem samolotu komunikacyjnego wszystkie loty szkolne na danym lotnisku winny być przerwane.

2) Kierownik ruchu P. L. L. „Lot" sygnalizuje każdorazowo początek przerwy lotów szkolnych komendantowi ośrodka PWLotn. lub też osobie upoważnionej przez komendanta ośrodka.

3) Szkolenie nie może być podjęte po przerwie zanim nie nastąpi przylot względnie odlot samolotu komunikacyjnego, chociażby nawet czas 15 minut został przekroczony.

4) Kierownicy ruchu P. L. L. „Lot" są obowiązani dbać o to, by czas przerwy nie przekraczał 15 minut bez nie dających się uniknąć powodów. W tym celu kierownicy ruchu powinni uzgadniać termin rozpoczęcia przerwy z dowódcą lecącego samolotu drogą radiową a przy odlocie brać pod uwagę mogące nastąpić opóźnienia.

5) Sposób porozumiewania się w sprawie przerw w lotach szkolnych powinien być uzgodniony między komendantami ośrodków PWLotn. a kierownikami ruchu P. L. L. „Lot" w zależności od miejscowych warunków danego lotniska.

6) Komendanci ośrodków PWLotn. powinni przygotowywać w ten sposób programy szkolenia, by przerwy nie wywoływały ujemnego wpływu na przebieg szkolenia.

7) Przerwy w szkoleniu odnoszą się wyłącznie do lotów linjowych samolotów komunikacyjnych. Loty miejscowe tychże samolotów winny być wykonywane bez żadnych przerw w szkoleniu; kierownicy P. L. L. „Lot" są obowiązani jednak zawiadamiać komendantów ośrodków PWLotn. przed rozpoczęciem lotów miejscowych o godzinie rozpoczęcia i przybliżonym czasie trwania tych lotów.

8) P. L L. „Lot" i komendanci ośrodków P. W. Lotn. powinni zlecić pilotom i uczniom baczną obserwację powietrza podczas lotów nad lotniskami, gdyż to daje gwarancję uniknięcia zderzeń w powietrzu.

Nr L-III/586/2/37.

384.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 26 sierpnia 1937 r. Nr 214 w sprawie gubienia ksiąg pokładowych statków powietrznych.

Ministerstwo Komunikacji stwierdziło, powtarzające się ostatnio dość często, wypadki gubienia ksiąg pokładowych, przynależnych do sprzętu Ministerstwa Komunikacji, oddanego jednostkom do użytku.

W związku z tym Ministerstwo Komunikacji przypomina, że statek powietrzny nie zaopatrzony w dokumenty i księgi pokładowe zgodnie z rozporządzeniem Ministerstwa Komunikacji z dnia 5.IV. 1932 r. (Dz. U. R. P. nr 69, poz. 635), nie posiada prawa wykonywania lotów.

W razie zagubienia dokumentów lub ksiąg pokładowych, używający sprzęt lotniczy jest obowiązany, zgodnie z wyżej przytoczonym rozporządzeniem, zawiadomić niezwłocznie o zgubie Ministerstwo Komunikacji i wystąpić z prosbą o wystawienie duplikatów, dołączając do prośby ogłoszenie zgubienia w Monitorze Polskim.

Komendanci Ośrodków P. W. Lotniczego są odpowiedzialni za to, by sprzęt Ministerstwa Komunikacji, powierzony im, był dopuszczany do lotów tylko wtedy, jeżeli posiada przepisane dokumenty i księgi pokładowe z aktualnym potwierdzeniem K. C. S. P.

W wypadku zgubienia dokumentów lub ksiąg pokładowych Komendanci Ośrodków P. W. Lotniczego, niezależnie od dopełnienia formalności wskazanych wyżej, są zobowiązani przeprowadzić w każdym wypadku dochodzenia administracyjne i zgłosić wynik do Ministerstwa Komunikacji. Winni zgubienia, niezależnie od ewentualnego ukarania, są zobowiązani ponieść koszt wystawienia duplikatów i ogłoszenia w Monitorze Polskim.

Sprzęt lotniczy Ministerstwa Komunikacji przekazywany przez jednostki na zewnątrz powinien być zaopatrzony w przynależne dokumenty i księgi pokładowe.

W celu uniknięcia gubienia dokumentów względnie ksiąg pokładowych przy obrotach zewnętrznych jednostki przekazujące sprzęt powinny zaznaczać w fakturach przekazywania tychże dokumentów i ksiąg pokładowych przez stosowny dopisek przy nazwie materiału w rubryce 2, a w wypadku nie otrzymania dokumentów przy sprzęcie sporządzić protokół przyjęcia, nie potwierdzając faktury.

Nr L. III/586/3/37.

385.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 31 sierpnia 1937 r. Nr 215 w sprawie wykonywania otworów na śruby okuć nośnych w dźwigarach szybowców.

W Śląskich Warsztatach Szybowcowych w Bielsku został stwierdzony, nie dający się niczym usprawiedliwić, fakt wypalania otworów na śruby okuć nośnych w dźwigarach szybowca, zamiast przewiercenia ich zapomocą świdra. Praca ta była wykonana poza tym — zupełnie świadomie — w sposób zaprzeczający zasadom rzemiosła stolarskiego

Przeprowadzone dochodzenia wykazały, że wypadek ten jest w Śląskich Warsztatach Szybowcowych odosobniony i że należy go przypisać niesumienności danego robotnika, chociaż kierownictwo warsztatów nie przewidziało środków, które mogłyby zapobiec podobnemu wykonywaniu robót lotniczych.

Następstwem opisanego przekroczenia było wycofanie z warsztatu oficjalnego organu kontroli technicznej Ministerstwa Komunikacji.

Stwierdzenie odpowiedniego naogół poziomu technicznego warsztatu umożliwi wykonywanie w dalszym ciągu prac lotniczych w tym warsztacie po usunięciu winnego robotnika i wprowadzeniu zorganizowanego nadzoru nad wykonywaniem.

Nr L. III/586/4/37.

386.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 24 lipca 1937 r. Nr 216 w sprawie przekazania opieki przeciwpożarowej w porcie lotniczym Ministerstwa Komunikacji w Katowicach.

W uzupełnieniu okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 11 lutego 1937 r. Nr 47 w sprawie przekazania ochrony i opieki przeciwpożarowej w portach lotniczych Ministerstwa Komunikacji komendantom ośradków p. w. lotniczego (Dz. Urz. M. K. Nr 8, poz. 64) zleca się dodatkową ochronę i opiekę przeciwpożarową w porcie lotniczym w Katowicach komendantowi ośrodka p. w. lotn.

Nr L-IV/945/31/37.

Komunikat dla lotników polskich, udających się drogą powietrzną do państw obcych.

W celu ułatwienia lotnikom polskim, udającym się drogą powietrzną do państw obcych, odszukania i zapoznania się z ważniejszymi przepisami lotniczymi tych państ (Dz. Urz. M. K. z 1937 r. Nr 2, poz. 5, ust. (3)), Ministerstwo Komunikacji zamieszcza od kilku lat w nume-

rach Dz. Urz. M. K., poświęconych sprawom lotnictwa cywilnego, specjalne komunikaty, zawierające zestawienia przepisów lotniczych międzynarodowych i państw obcych, ukazujących się w okresie czasu pomiędzy wydaniem kolejnych numerów lotniczych Dz. Urz. M. K.

Zestawienia te są opracowywane na podstawie miarodajnego w tej dziedzinie periodycznego międzynarodowego wydawnictwa lotniczego urzędowego „Bulletin de Renseignements (w skrócie B. d. R.), wydawanego przez Międzynarodową Komisję Żeglugi Powietrznej (C. I. N. A.).

Posiłkowo zestawienia te są uzupełniane danymi ogłaszanymi w dzienniku Urzędowym lotniczym Rzeszy Niemieckiej: „Nachrichten für Luftfahrer" (w skrócie: N. f. L.), w którym są ogłaszane przepisy lotnicze niemieckie oraz innych państw, a przede wszystkim państw nie należących do Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej (CINA).

Obydwa te wydawnictwa są prenumerowane i kompletowane przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej w Warszawie i mogą być tam przeglądane w godzinach zajęć biurowych A. R. P.

Ze względu na powyższe oraz na to, że ilość omawianych przepisów z każdym rokiem wzrasta, a sfera zainteresowań lotników polskich w tej dziedzinie, poza przypadkami wyjątkowymi, ogranicza się jak dotąd tylko do przepisów lotniczych państw europejskich, Ministerstwo Komunikacji na przyszłość będzie zamieszczało w omawianych zestawieniach jedynie **tylko podstawowe przepisy** lotnicze międzynarodowe i państw obcych oraz bardziej szczegółowo przepisy lotnicze tych państw, ponad obszarem których przechodzą polskie linie komunikacji lotniczej.

Poniższe zestawienie jest opracowane z uwzględnieniem nowych wytycznych w tej dziedzinie.

1. Albania.

— Strefy zakazane (B. d. R. 784/37).

2. Anglia.

— Strefy niebezpieczne i zakazane (B. d. R. 782/37, 783/37, 789/37, 791/37 i N. f. L. 24/37, 26/37, 28/37, 30/37, 34/37, 35/37.

— Nowe lotniska (B. d. R. 782/37, 792/37).

— Zamknięcie lotnisk (B. d. R. 782/37, 792/37).

— Nowy jednolity tekst ustawy lotniczej (B. d. R. 783/37).

— Przepisy ruchu na poszczególnych lotniskach (B. d. R. 783/37, 792/37).

— Przepisy służby i urządzeń radio-gonio (B. d. R. 783/37, 786/37, 787/37, 788/37 i N. f. L. 26/37, 31/37).

— Przeszkody lotnicze (B. d. R. 784/37, 791/37 i N. f. L. 28/37).

— Ograniczenie przelotów nad osiedlami (B. d. R. 788/37, 789/37 i N. f. L. 32/37).

— Uzupełnienie przepisów o przewozie i używaniu aparatów fotograficznych (B. d. R. 791/37).

— Lotniska celne (N. f. L. 26/37, 29/37).

3. Austria.

— Strefy niebezpieczne (N. f. L. 25/37).

— Miejsca przelotu granic między Austrią a Czechosłowacją:

a) wzdłuż linii łączącej miejscowość Reichental z miejscowością Hormi Droziste,

b) wzdłuż linii łączącej miejscowość Mi: Retzbach z miejscowością Lukov,

c) wzdłuż linii łączącej miejscowość Neudorf z miejscowością Drnholec,

d) wzdłuż szosy z Groissenbrunn do Devinská Nowá Ves.

Szerokość bram wlotowych wynosi po 5 km w obie strony od punktu przecięcia granicy przez wyżej podane szlaki lotu (Bundesgesetzblatt für den Bundesstaat Osterreich Nr 37 z 1937 r.).

4. Belgia.

— Przepisy służby meteoorologicznej (B. d R. 787/37).

— Przepisy służby i urządzeń radio-gonio (B. d. R 788/37 i N. f. L. 29/37).

— Przeszkody lotnicze (B. d. R. 791/37 i N. f. L. 29/37).

5. Czechosłowacja.

— Przepisy służby meteorologicznej (B. d. R. 787/37).

6. Finlandia.

— Regulamin żeglugi powietrznej z 12 marca 1937 r. (B. d. R. 793/37)

— Strefy zakazane (B. d. R. 793/37).

7. Francja.

— Przeszkody lotnicze (B. d. R. 782/37, 784/37, 788/37, 789/37, 790/37, 791/37 i N. f. L. 24/37, 27/37).

— Otwarcia i opisy lotnisk (B. d. R. 784/37, 788/37, 789/37, 790/37, 791/37 i N. f. L. 31/37, 33/37, 34/37).

— Strefy zakazane i niebezpieczne (B. d. R. 785/37, 788/37 i N. f. L. 33/37).

— Przepisy służby i urządzeń radio-gonio (B. d. R. 785/37 i N. f. L 29/37).

— Zamknięcia lotnisk (B. d. R. 785/37).

— Nadzór policji lotniczej na granicy francusko-hiszpańskiej (B. d. R. 786/37).

— Zarządzenie o meldowaniu wypadków lotniczych (N. f. L. 24/37).

8. Grecja.

— Wzmianka zwracająca uwagę na przepisy o szpiegostwie i przestępstwach przeciw-

ko bezpieczeństwu zewnętrznemu państwa oraz o bezpieczeństwie miejsc ufortyfikowanych (B. d. R. 787/37).

— Uruchomienie i opis radiostacji Faliron pod Atenami (B. d. R. 788/37 i N. f. L. 33/37).

— Ustawa o ruchu statków powietrznych nad obszarem Grecji (B. d. R. 792/37).

9. **Gdańsk.**

— Oświetlanie lotniska (N. f. L. 30/37).

— Przeszkoda lotnicza (N. f. L. 32/37).

10. **Holandia.**

— Informacje meteorologiczne dla lotników turystycznych (B. d. R. 783/37 i N. f. L. 26/37).

— Przepisy służby i urządzeń radio-gonio (B. d. R. 783/37, 792/37 i N. f. L. 31/37, 32/37).

— Przszkody lotnicze (B. d. R. 786/37, 789/37, 790/37, 791/37, 792/37 i N. f. L. 33/37).

— Opisy lotnisk celnych i innych (B. d. R. 787/37 i N. f. L. 32/37).

11. **Indie Ang.**

— Ograniczania ruchu statków powietrznych (B. d. R 793/37).

12. **Italia.**

— Zakaz lądowania samolotów lądowych w Genui (B. d. R. 782/37).

— Przeszkody lotnicze (B. d. R. 782/37).

— Nowy spis lotnisk otwartych do użytku publicznego (B. d. R. 784/37).

13. **Irak.**

— Przepisy o kwarantannie w ruchu lotniczym (N. f. L. 35/37).

14. **Kolumbia.**

— Przepisy o przylocie obcych statków powietrznych (N. f. L. 25/37).

15. **Łotwa.**

— Strefy zakazane wraz z mapką (N. f. L. 26/37).

16. **Niemcy.**

— Strefy zakazane i niebezpieczne (B. d. R. 784/37 i N. f. L. 24/37. 25/37, 27/37, 29/37, 30/37, 31/37, 33/37, 34/37, 35/37).

— Przeszkody lotnicze (B. d. R. 784/37 i N. f. L. 24/37, 28/37, 29/37).

— Służba i urządzenia radio-gonio (B. d. R. 790/37).

— Rozporządzenie o zapobieganiu szerzeniu się chorób zakaźnych w żegludze powietrznej (N. f. L. 25/37).

— Spis lądowisk pomocniczych dla sportu lotniczego (N. f L. 27/37).

— Przepisy dewizowe w żegludze powietrznej (N. f. L. 29/37).

— Przepisy służby ochrony bezpieczeństwa ruchu lotniczego wraz z tabelami i mapkami — (zmiany i uzupełnienia) (N. f. L. 30/37, 31/37, 32/37, 33/37).

— Zmiana przepisów o ruchu lotniczym (N. f. L. 31/37).

— Uzupełnienie wykazu lotnisk (N. f. L. 32/37).

17. **Palestyna.**

— Opis i plan lotniska w Lydda (B. d. R. 782/37).

— Zaliczenie lotniska w Lydda do liczby lotnisk celnych (B. d. R. 789/37).

18. **Szwajcaria.**

— Przeszkody lotnicze (B. d. R. 787/37 i N. f. L 30/37).

— Przepisy ruchu na lotnisku Zürich-Dübendorf (N. f. L. 27/37, 28/37, 30/37).

19. **Szwecja.**

— Przeszkody lotnicze (B. d. R. 782/37 i N. f. L. 26/37).

— Przepisy służby i funkcjonowanie urządzeń radio-gonio (B. d. R. 784/37 i N. f. L. 27/37).

— Strefy niebezpieczne (B. d. R. 793/37 i N. f. L. 32/37).

20. **Węgry.**

— Lotnisko celne w Budapeszcie — opis i mapki (.N f. L. 27/37 i 29/37).

Nr L. II/311/15/37.

OBWIESZCZENIA.

Zawiadomienie o przepisach, dotyczących lotnictwa cywilnego.

Niniejszym podaje się do wiadomości, że w numerach Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji, nieprzeznaczonych dla spraw lotnictwa cywilnego, zostały ogłoszone następujące przepisy, dotyczące tego lotnictwa:

1) w N-rze 10 (dla spraw ogólnych i osobowych) pod poz. 73 — zarządzenie Ministra Komunikacji z dn. 17 marca 1937 r. o ustaleniu wysokości dodatku służbowego pracownikom lotnictwa cywilnego;

2) w N-rze 25 (dla spraw drogowych) pod poz. 199 — Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 4 czerwca 1937 r. Nr 146 w sprawie zakładów i instytucyj wolnych od opłat na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego (dotyczy również Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej);

3) w N-rze 33 (dla spraw ogólnych i osobowych) pod poz. 270 — zarządzenie Ministra Komunikacji z dn. 10 października 1936 r. o wy-

konaniu przez Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych i podległe im jednostki prac dla lotnictwa cywilnego oraz o organizacji Kierownictw budowy lotnisk.

Nr L-II/201/14/37.

Wydawnictwa zalecone.

Wydawnictwa Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej (C. I. N. A.) — 60 bis, Avenue d'Iena, Paris 16-e:

a) Réglement sur les conditions minima de délivrance du certificat de navigabilité (septembre 1936) — cena 25 fr. fr.;
b) Réglement sur l'emploi des appareils de radiocommunications à bord des aeronefs (septembre 1936) — cena 5 fr. fr.;
c) Réglement du service radioéléctrique international de la navigation aérienne (octobre 1936) — cena 20 fr. fr.;
d) Instructions aéronautiques. Volume „Belgique" (deuxième édition — mai 1937).

Bibliografia lotnicza:

1. „Pilot szybowcowy" — Dyrgałła Ryszard. Warszawa 1937 r. Nakład Zarządu Głównego L. O. P. P.

2. „Zbiór wiadomości z O. P. L. i O. P. G. z uwzględnieniem zasad organizacji O. P. L." — Szerląg Eugeniusz. Warszawa 1937.

3. „Podręcznik budownictwa przeciwlotniczego" — Biesiekierski Kazimierz, inż. Warszawa 1937 r. Nakład Zarządu Głównego L.O.P.P.

4. „Maskowanie świateł w obronie przeciwlotniczej" — Bladowski Stanisław inż. Warszawa 1937. (Druk. Polska) odbitka z Przeglądu Elektrotechnicznego.

5. „Indications et contre-indications du transport par avion" — Sawicz Władysław dr. Warszawa 1937 r. Wyd. Polsk. Czerw. Krzyża. Po polsku (Druk. J. Cotty) odb. z Lekarza Wojskowego 1937 r.

6. „Wpływ obniżonego ciśnienia barometrycznego przy wyrównanym ciśnieniu parcjalnym tlenu na wentylację płuc" — Fegler J. Doc. Mjr. lek. i Krajewski F. Dr kpt. lek. Warszawa 1937 r. (Druk. J. Cotty). Odb. z Polskiego Przeglądu Medycyny Lotniczej z 1936 r.

7. „O wpływie gazów spalinowych na lotnika". — Grzeżułko Kazimierz Dr kpt. lek. Warszawa 1937 r. (Druk. J. Cotty). Odb. z Polskiego Przeglądu Medycyny Lotniczej z 1936 r.

8. „Wpływ lotu balonem wolnym na zmęczenie lotnika". — Kołaciński Ignacy Dr kpt. lek. Warszawa 1937 r. (Druk J. Cotty). Odb. z Polskiego Przeglądu Medycyny Lotniczej z 1936 r.

9. „Przydatność kandydatów do służb różnego rodzaju w lotnictwie z punktu widzenia okulisty". — Pol Władysław Dr Mjr lek. Warszawa 1937 r. (Druk. J. Cotty) Odb. z Polskiego Przegl. Medyc. Lotn. z 1936 r.

10. „Journées techniques internationales de l'Aéronautique". Wyd. La Chambre syndicale des Industries aéronautiques, 4 rue Galilée, Paris. Cena 80 fr. fr.

11. „Jahrbuch 1935 der Vereinigung für Luftfahrtforschung" Wydawnictwo R. Oldenbourg, Berlin. Cena R. M. 4.50.

12. Dr Ing. Roland Eisenlohr:
a) Band II: „Flugzeugführung, Luftverkehr und Segelflug";
b) Band III: „Triebwerk und Sondergebiet des Flugwesens". Wyd. Walter de Gruyter et Co. Berlin. Cena tomu R. M. 7,50;

13. „Verkehrsgeschwindigkeiten in ihrer Entwicklung bis zur Gegenwart". Von. Richard Hennig. Wyd. Ferd. Enke, Stuttgart 1936. Cena R. M. 5.

14. „Flug durch Muskelkraft". Hans-Georg Schulze und Willi Stiasny. Wyd. Fritz Knapp, Frankfurt a. M. 1936. Cena R. M. 5.50.

Nr L-II/320/2/37.

CZĘŚĆ C.

UKŁAD DODATKOWY

do konwencji między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Grecką z dnia 22 kwietnia 1931 r. w sprawie eksploatacji linij regularnej komunikacji lotniczej, podpisanej w Atenach dnia 5 października 1936 r.

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

MY, IGNACY MOŚCICKI,

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

wszem wobec i każdemu z osobna, komu o tym wiedzieć należy, wiadomym czynimy:

Dnia piątego października tysiąc dziewięćset trzydziestego szóstego roku podpisany został w Atenach między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Greckiej układ dodatkowy do konwencji między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Grecką z dnia 22 kwietnia 1931 r. w sprawie eksploatacji linij regularnej komunikacji lotniczej o następującym brzmieniu dosłownym:

Przekład.

UKŁAD DODATKOWY

do Konwencji między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Grecką, dotyczącej eksploatacji linij regularnej komunikacji powietrznej, podpisanej w Atenach dnia 22 kwietnia 1931 r.

JEGO EKSCELENCJA PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

i

JEGO KRÓLEWSKA MOŚĆ KRÓL HELLENÓW,

ożywieni jednakowym pragnieniem dalszego rozwoju połączeń lotniczych między obydwoma krajami, postanowili zawrzeć w tym celu, na zasadzie postanowień art. 3 Konwencji między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Grecką, dotyczącej eksploatacji linij regularnej komunikacji powietrznej, podpisanej w Atenach dnia 22 kwietnia 1931 r. układ dodatkowy do wspomnianej Konwencji i wyznaczyli jako swoich pełnomocników:

J. E. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej:

J. E. Pana Władysława de SCHWARZBURG-GÜNTHERA, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego Polski w Atenach,

J. E. Pana Aleksandra BOBKOWSKIEGO, Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Komunikacji,

Jego Królewska Mość Król Hellenów:

J. E. Generała Jana METAXAS, Prezesa Rady Ministrów, Ministra Spraw Zagranicznych,

J. E. Generała Michała PASSARIS, Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Powietrza, —

którzy, po wymianie swych pełnomocnictw uznanych za dobre i w należytej formie, zgodzili się na postanowienia następujące:

Artykuł 1.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej zgadza się w odniesieniu do swego terytorium na to, aby linia lotnicza Thessaloniki — Sofia — Bukareszt — Lwów ustalona w artykule 1 Konwencji wspomnianej wyżej, była przedłużona do Warszawy i Gdyni i z powrotem.

Rząd Królestwa Grecji zgadza się w odniesieniu do swego terytorium, aby linia lotnicza Lwów — Bukareszt — Sofia — Thessaloniki, ustalona w artykule 1 Konwencji wspomnianej wyżej, była przedłużona w kierunku do Palestyny z lądowaniem w Atenach.

Artykuł 2.

Obie Wysokie Umawiające się Strony udzielają sobie wzajemnie zapewnienia, że przedsiębiorstwa żeglugi powietrznej, greckie i polskie, korzystać będą zawsze ze wszystkich przywilejów, przyznanych przez ich Rządy od chwili podpisania niniejszego Układu, jakimkolwiek innym towarzystwom lotniczym zagranicznym, mającym prawo eksploatacji na ich terytoriach.

Artykuł 3.

Układ niniejszy będzie ratyfikowany i dokumenty ratyfikacyjne będą wymienione w Warszawie w czasie jak najkrótszym.

Pozostanie on w mocy tak długo, jak Konwencja wymieniona wyżej i będzie podlegał, o ile chodzi o wejście w życie, rewizję i przedłużenie, tym samym warunkom, które są określone w ustępie 2 artykułu 19 wspomnianej Konwencji.

Sporządzono w Atenach w dwóch egzemplarzach dnia piątego października 1936 r.

Na dowód czego Pełnomocnicy podpisali układ niniejszy i wycisnęli na nim swe pieczęcie

L. S. *Władysław Schwarcburg-Günther*

L. S. *A. Bobkowski*

L. S. *J. Metaxas*

L. S. *M. Passaris*

Zaznajomiwszy się z powyższym układem dodatkowym, uznaliśmy go i uznajemy za słuszny zarówno w całości, jak i każde z postanowień w nim zawartych; oświadczamy, że jest przyjęty, ratyfikowany i potwierdzony i przyrzekamy, że będzie niezmiennie zachowywany.

Na dowód czego wydaliśmy Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej.

W Warszawie, dnia 24 czerwca 1937 r.

(—) *I. Mościcki*

(L. S.)

Prezes Rady Ministrów
(—) *Sławoj Składkowski*

Minister Spraw Zagranicznych
(—) *Beck*

Przedruk z Dz. U. R. P. Nr 56/37, poz 437.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH

z dnia 10 czerwca 1937 r.

o zwolnieniu od obowiązku ponoszenia kosztów urządzenia ulic i placów, oraz zmniejszeniu i odroczeniu uiszczenia wpłat z tego tytułu.

Na podstawie art. 174 ust. 10 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli (Dz. U. R. P. Nr 23, poz. 202) w brzmieniu ustawy z dnia 14 lipca 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 56, poz. 405) zarządzam co następuje:

§ 3. Od ponoszenia kosztów urządzenia ulic i placów komunikacyjnych, przekładanych na podstawie art. 174, zwolnieni są:

a) właściciele działek lub nieruchomości, na których w myśl prawomocnego planu zabudowania wznoszenie budynków jest zabronione (art. 46 ust. 1 pkt a) i b) lub ograniczone (art. 46 ust. 3) w ten sposób, iż intensywność ich zabudowania ma być mniejsza od 0,10;

b) właściciele działek lub nieruchomości, na których na podstawie ustawy z dnia 28 stycznia 1932 r. o stosunkach prawnych w obszarach warownych i rejonach umocnionych (Dz. U. R. P. Nr 19, poz. 124) lub na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 69, poz. 437) wznoszenie budynków jest zabronione lub ograniczone w stopniu określonym wyżej w punkcie a).

Przedruk z Dz. U. R. P. Nr 46/37, poz. 351.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA SKARBU

z dnia 7 sierpnia 1937 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu i Ministrem Spraw Zagranicznych w sprawie zwalniania od podatku olejów mineralnych na potrzeby przedstawicielstw dyplomatycznych i zawodowych przedstawicielstw konsularnych obcych państw.

Na podstawie art. 3 ust. 1 i 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 marca 1928 r. o podatku od olejów mineralnych (Dz. U. R. P. Nr 27, poz. 252) w brzmieniu ustawy z dnia 7 kwietnia 1937 r. (Dz. U. R. P. Nr 28, poz. 208) zarządzam co następuje:

§ 1. Prawo korzystania z oleju mineralnego za zwolnieniem od podatku służy:

a) Nuncjaturze Apostolskiej, ambasadom oraz poselstwom państw obcych, uwierzytelnionym przy Rządzie Polskim;

b) misjom zagranicznym specjalnym;

c) konsulatom generalnym, konsulatom, wicekonsulatom i agencjom konsularnym zawodowym państw obcych, dopuszczonym do urzędowania i mającym swą urzędową siedzibę w Polsce;

d) członkom wymienionych pod lit. a) i b) przedstawicielstw dyplomatycznych i misji specjalnych, jeżeli należą oni do personelu korzystającego z prawa zakrajowości i posiadają legitymację urzędową wydaną przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych;

e) konsulom generalnym, konsulom, wicekonsulom, agentom konsularnym i urzędnikom konsularnym, jeżeli posiadają obywatelstwo państwa wysyłającego, są urzędnikami zawodowymi i posiadają legitymację urzędową, wydaną przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych.

§ 2. Olej mineralny, pobrany za zwolnieniem od podatku, może być użyty wyłącznie do poruszania pojazdów mechanicznych z napędem motorowym (samochodów, motocykli, łodzi motorowych i samolotów), które są zarejestrowane w Polsce, jako własność przedstawicielstw i osób wymienionych w § 1.

§ 3. Prawo korzystania z oleju mineralnego za zwolnieniem od podatku służy tylko pod warunkiem i w granicach wzajemności. Istnienie wzajemności domniemywa się w stosunku do państw, na których obszarze olej mineralny nie podlega opodatkowaniu.

§ 4. Pobór oleju mineralnego (czystego lub zmieszanego ze spirytusem) za zwolnieniem od podatku może nastąpić tylko na podstawie książeczki blokowej według wzoru załączonego do niniejszego rozporządzenia, wydawanej przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych.

§ 5. W książeczce blokowej powinny być podane:

a) nazwa przedstawicielstwa lub nazwisko osoby, której pojazd jest zarejestrowany w Polsce,

b) marka fabryczna oraz polski znak i numer rejestracyjny pojazdu,

c) trwale (atramentem, ołówkiem chemicznym lub drukiem) oznaczona ilość oleju mineralnego czystego lub mieszanego ze spirytusem, do którego poboru uprawnia,

d) własnoręczny podpis szefa przedstawicielstwa lub właściciela pojazdu, miejsce i datę wystawienia, okrągła pieczęć przedstawicielstwa, którego własnością jest pojazd bądź też którego członkiem jest właściciel.

e) numer serii książeczki blokowej i numery kolejne odcinków.

Oprócz tego książeczki blokowe muszą posiadać odcisk okrągłej pieczęci tłoczonej Ministerstwa Spraw Zagranicznych po połowie na obu jej odcinkach.

§ 6. Odcinki książeczki blokowej uprawniają do poboru oleju mineralnego tylko wów-

czas, gdy znajdują się w posiadaniu przedstawicielstwa lub osób uprawnionych, o których mowa w § 1 niniejszego rozporządzenia.

§ 7. Przedstawicielstwa dyplomatyczne i konsularne, misje specjalne i ich członkowie otrzymują książeczki blokowe na pobór olejów mineralnych z Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Grzbiety zużytych książeczek blokowych, jak również niezużyte (np. z powodu uszkodzenia) odcinki I i II powinny być zwrócone Ministerstwu Spraw Zagranicznych. Wydanie nowej książeczki blokowej może nastąpić jedynie po zwrocie należycie wypełnionych grzbietów zużytej książeczki.

§ 8. Olej mineralny za zwolnieniem od podatku pobiera się na stacji benzynowej wprost do zbiornika wmontowanego w sposób trwały do pojazdu i połączonego z motorem napędowym.

Ministerstwo Skarbu może w wyjątkowych przypadkach wydawać specjalne zezwolenia na pobór oleju mineralnego w inny sposób.

§ 9. Przed wydaniem oleju mineralnego lub mieszanki napędowej sprzedawca powinien zażądać obu nierozdzielonych odcinków książeczki blokowej na zapotrzebowaną ilość oleju mineralnego lub mieszanki napędowej i stwierdzić, czy wszystkie rubryki uwidocznione na odcinkach i grzbiecie książeczki blokowej zostały zgodnie ze sobą wypełnione oraz czy pieczęcie są odciśnięte, tudzież sprawdzić, czy marka fabryczna oraz polski znak i numer rejestracyjny są zgodne z odznaczeniami na pojeździe — pod rygorem utraty prawa nabycia odpowiedniej ilości oleju mineralnego zwolnionego od podatku. W razie ujawnienia niezgodności sprzedawca obowiązany jest odmówić sprzedaży oleju mineralnego lub mieszanki napędowej za zwolnieniem od podatku i zawiadomić o tym osobiście lub za pośrednictwem przedsiębiorcy stacji najbliższy urząd skarbowy akcyz i monopolów lub rejon kontroli skarbowej.

§ 10. Przedsiębiorcy stacji benzynowej, w której sprzedano olej mineralny po tańszej cenie posiadaczom książeczek blokowych, służy prawo nabycia w rafinerii lub w wolnym składzie na podstawie odcinków książeczki blokowej, otrzymanych od nabywców olejów mineralnych, takiej samej ilości i gatunku oleju mineralnego zwolnionego od podatku.

§ 11. W przypadku pobrania przez posiadaczy książeczek blokowych mieszanek napędowych, przyjmuje się, że każdy litr mieszanki nabytej na stacji benzynowej zawiera 15% spirytusu i 85% benzyny.

§ 12. W celu nabycia oleju mineralnego zwolnionego od podatku przedsiębiorca stacji benzynowej po zebraniu pewnej ilości odcinków książeczki blokowej na pobór olejów mineralnych za zwolnieniem od podatku, przesyła je do rafinerii lub wolnego składu olejów mineralnych, gdzie jeden odcinek książeczki blokowej pozostaje dla udokumentowania odnośnej pozycji rozchodu olejów mineralnych bez opłaty podatku, drugi zaś przesyła urzędnik kontroli skarbowej, sprawujący stały nadzór, po zaopatrzeniu swoją pieczęcią i podpisem, Ministerstwu Skarbu.

§ 13. Ministerstwo Spraw Zagranicznych przesyła grzbiety zużytych książeczek blokowych Ministerstwu Skarbu w miarę ich zwrotu przez posiadaczy.

§ 14. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 września 1937 r.

Minister Skarbu: *E. Kwiatkowski*

Załącznik do rozp. Min. Skarbu
z dnia 7 sierpnia 1937 r. (poz. 482).

MINISTERSTWO SPRAW ZAGRANICZNYCH
MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Książeczka Nr ________ strona ________
Carnet No page

GRZBIET KSIĄŻECZKI BLOKOWEJ
SOUCHE DU CARNET-BLOC

na nabycie ________ słownie ________ litrów oleju mineralnego / mieszanki
pour l'achat de en lettres litres d'huile minérale / de carburant composé
(wymienić rodzaj)—(indiquer le genere)

zwolnionego od podatku dla napędu samochodu (motocyklu, łodzi motorowej, samolotu), marki fabrycznej
liberé d'impôt, pour la traction de l'automobile (motocycl., canot automobile, avion), marque de fabrique

________ oznaczonego polskim numerem rejestracyjnym ________
portant le numéro d'enregistrement polonais

stanowiącego własność ________
propriété de
(Imię i nazwisko, stanowisko służbowe — prénom et nom, qualité officielle)

________ dnia ________ 193__

____

Własnoręczny podpis właściciela pojazdu i jego stanowisko służbowe
Signature autographe du propriétaire du véhicule et sa qualité officielle

MINISTERSTWO SPRAW ZAGRANICZNYCH
MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Książeczka Nr ________ strona ________
Carnet No page

ODCINEK — II — COUPON

upoważniający do nabycia ________ słownie ________ litrów oleju mineralnego / mieszanki
autorisant l'achat de en lettres litres d'huile minérale / de carburant composé
(wymienić rodzaj) (indiquer le genre)

zwolnionego od podatku dla napędu samochodu (motocyklu, łodzi motorowej, samolotu), marki fabrycznej
liberé d'impôt, pour la traction de l'automobile (motocycl., canot automobile, avion), marque de fabrique

________ oznaczonego polskim numerem rejestracyjnym ________
portant le numéro d'enregistrement polonais

stanowiącego własność ________
propriété de
(Imię i nazwisko, stanowisko służbowe — prénom et nom, qualité officielle)

Oświadczam, że powyższą ilość oleju mineralnego zużyję wyłącznie dla napędu wymienionego pojazdu.
Je déclare que j'utiliserai la quantité susvisée d'huile minérale exclusivement pour la traction du véhicule indiqué plus haut.

________ dnia ________ 193__
(miejscowość—lieu) le

pieczęć przedstawicielstwa
sceau de la mission

____

Własnoręczny podpis właściciela pojazdu i jego stanowisko służbowe.
Signature autographe du propriétaire du véhicule ct sa qualité officielle

MINISTERSTWO SPRAW ZAGRANICZNYCH
MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGÈRES

Książeczka Nr ______ strona ______
Carnet No page

ODCINEK — I — COUPON

upoważniający do nabycia ______ słownie ______ litrów oleju mineralnego d'huile minérale ______
autorisant l'achat de en lettres litres mieszanki de carburant composé (wymienić rodzaj) (indiquer le genre)

zwolnionego od podatku dla napędu samochodu (motocyklu, łodzi motorowej, samolotu), marki fabrycznej.
libéré d'impôt, pour la traction de l'automobile (motocyclette, canot automobile, avion), marque de fabrique.

______ oznaczonego polskim numerem rejestracyjnym ______
portant le numéro d'enregistrement polonais

stanowiącego własność ______
propriété de (Imię i nazwisko, stanowisko służbowe — Prénom et nom, qualité officielle)

Oświadczam, że powyższą ilość oleju mineralnego zużyję wyłącznie dla napędu wymienionego pojazdu.
Je déclare que j'utiliserai la quantité susvisęe d'huile minérale exclusivement pour la traction du véhicule indiqué plus haut.

______ dnia ______ 193___
(miejscowość — lieu) le

pieczęć przedstawicielstwa
sceau de la mission

______
Własnoręczny podpis właściciela pojazdu i jego stanowisko służbowe
Signature autographe du propiétaire du véhicule et sa qualité officielle.

Pieczęć tłoczona Ministerstwa Spraw Zagranicznych

Przedruk z Dz. U. R. P. Nr 61/37, poz. 482.

USTAWA

z dnia 3 lipca 1937 r.

o wykonywaniu zasady nieinterwencji w sprawy wewnętrzne Hiszpanii.

Art. 1. Na pokładzie statków handlowych morskich, pływających pod polską flagą (polską handlową banderą morską), i statków powietrznych, wpisanych do polskiego rejestru państwowego statków powietrznych, nie wolno przewozić do Hiszpanii, posiadłości hiszpańskich oraz hiszpańskiej strefy Maroka: broni, amunicji i wszelkiego rodzaju materiału wojennego, statków powietrznych i ich części oraz osób, które zamierzają wstąpić do wojsk stron walczących w Hiszpanii.

Art. 2. (1) Ministrowi Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Spraw Zagranicznych służy prawo wprowadzania w drodze rozporządzeń:

1) ograniczeń polskiej komunikacji morskiej z Hiszpanją, posiadłościami hiszpańskimi oraz hiszpańską strefą Maroka;

2) obowiązku poddawania się przez statki handlowe morskie, pływające pod polską flagą (polską handlową banderą morską), — specjalnej kontroli, określonej w rozporządzeniu.

(2) Właściwym ministrom w porozumieniu z Ministrem Spraw Zagranicznych służy prawo wprowadzania w drodze rozporządzeń innych nakazów i zakazów, niezbędnych celem wykonania zasady nieinterwencji w sprawy wewnętrzne Hiszpanii, gdyby tego wymagały zobowiązania, przyjęte na podstawie porozumień międzynarodowych.

Art. 3. (1) Kto, choćby nieumyślnie, wykracza przeciwko przepisom art. 1 albo przeciwko rozporządzeniom, wydanym na podstawie art. 2, podlega karze aresztu do lat dwóch i grzywny do wysokości nieograniczonej albo jednej z tych kar.

(2) Sprawy o przestępstwa, określone w ust. (1), należą do właściwości sądów okręgowych.

Art. 4. Wykonanie ustawy niniejszej porucza się Ministrowi Spraw Zagranicznych i właściwym ministrom.

Art. 5. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia i traci moc obowiązującą w terminie, który określi rozporządzenie Rady Ministrów.

Prezydent Rzeczypospolitej: ***I. Mościcki***

Prezes Rady Ministrów: ***Sławoj Składkowski***

Minister Spraw Zagranicznych: ***Beck***

Przedruk z Dz. U. R. P. Nr 51/37, poz. 390.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA POCZT I TELEGRAFÓW

z dnia 2 lipca 1937 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Przemysłu i Handlu, Komunikacji oraz Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego o świadectwach operatorów radiowych.

Na podstawie art. 2 ustawy z dnia 5 marca 1934 r. w sprawie ratyfikacji międzynarodowej konwencji telekomunikacyjnej wraz z regulaminami: telegraficznym, telefonicznym, radiokomunikacyjnymi i odnośnymi załącznikami, podpisanymi w Madrycie w grudniu 1932 r. (Dz. U. R. P. z 1934 r. Nr 26, poz. 195) oraz w myśl art. 10 regulaminu ogólnego radiokomunikacyjnego dołączonego do międzynarodowej konwencji telekomunikacyjnej (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 6, poz. 33), zarządzam co następuje:

§ 1. Służbę radiotelegraficzną lub radiotelefoniczną na radiokomunikacyjnych stacjach pokładowych mogą pełnić tylko osoby, które wykażą się świadectwami, ustalonymi rozporządzeniem niniejszym.

Od osób mających obsługiwać stacje radiotelegraficzne lub radiotelefoniczne na pokładzie statków żeglugi morskiej wymagane jest prócz świadectw, ustalonych rozporządzeniem niniejszym, świadectwo zdrowia, wydane na podstawie rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 20 sierpnia 1936 r. o badaniu stanu zdrowia osób, zatrudnionych na polskich statkach handlowych (Dz. U. R. P. Nr 73, poz. 521).

Od osób mających obsługiwać stacje radiotelegraficzne lub radiotelefoniczne na pokładzie statków powietrznych wymagane jest prócz świadectw, ustalonych rozporządzeniem niniejszym, świadectwo uzdolnienia i upoważnienie pokładowego operatora radiowego, wydawane przez Ministra Komunikacji.

§ 2. Dla operatorów radiowych służby: 1) morskiej, 2) lotniczej, ustanawia się następujące świadectwa:

a) radiotelegrafisty 1 klasy,
b) radiotelegrafisty 2 klasy,
c) radiotelegrafisty — specjalne,
d) radiotelefonisty — normalne lub ograniczone.

Wzór druku świadectw zawiera załącznik do rozporządzenia niniejszego.

Uprawnienia przywiązane do świadectw, wymienionych w ust. 1, normują osobne przepisy.

§ 3. O uzyskanie świadectw mogą się ubiegać obywatele polscy, nie karani sądownie, władający biegle językiem polskim w mowie i piśmie, którzy złożą przepisany egzamin i odpowiadają warunkom, ustalonym rozporządzeniem niniejszym.

Ponadto warunki dodatkowe do uzyskania upoważnienia pokładowego operatora radiowego statku powietrznego są następujące:

a) stwierdzenie przez instytucję badań lotniczo-lekarskich, wskazaną przez Ministerstwo Komunikacji, odpowiedniej zdolności fizycznej i psychicznej do pełnienia służby na pokładzie statku powietrznego,

b) wykonanie określonego minimum godzin lotu z jednoczesnym pełnieniem na pokładzie statku powietrznego w sposób zadowalniający służby operatora radiowego,

c) złożenie przed Komisją Egzaminacyjną dla członków załogi statków powietrznych przy Ministerstwie Komunikacji egzaminu dla kandydatów na pokładowych operatorów radiowych.

Kandydaci, którzy nie wypełnią warunku określonego pod lit. b), otrzymają upoważnienie tymczasowe ważne na przeciąg jednego roku.

§ 4. Egzamin dla uzyskania świadectwa radiotelegrafisty 1 klasy powinien być złożony przed Komisją Egzaminacyjną przy Ministerstwie Poczt i Telegrafów.

Egzamin dla uzyskania świadectwa radiotelegrafisty 2 klasy lub normalnego świadectwa radiotelefonisty powinien być złożony bądź przed Komisją Egzaminacyjną przy Ministerstwie Poczt i Telegrafów, bądź też przed Komisjami przy szkołach lub kursach zawodowych, których ukończenie, zgodnie ze statutami organizacyjnymi tych szkół lub kursów, wydanymi w porozumieniu z Ministrem Poczt i Telegrafów i Ministrem Komunikacji lub Ministrem Przemysłu i Handlu, uprawnia do ubiegania się o wymienione świadectwa.

Egzamin dla uzyskania ograniczonego świadectwa radiotelefonisty w służbie morskiej i specjalnego świadectwa radiotelegrafisty w służbie morskiej powinien być złożony w Urzędzie Morskim w Gdyni przed Okrętowym Inspektorem Radiokomunikacyjnym, a dla uzyskania specjalnego świadectwa radiotelegrafisty lub ograniczonego świadectwa radiotelefonisty służby lotniczej powinien być złożony w Ministerstwie Komunikacji przed Komisją Egzaminacyjną dla członków załogi statków powietrznych.

§ 5. Komisja Egzaminacyjna przy Ministerstwie Poczt i Telegrafów składa się z przewodniczącego i czterech członków. Przewodniczącego Komisji Egzaminacyjnej, jego zastępcę oraz 2 członków i 2 ich zastępców powołuje Minister Poczt i Telegrafów spośród podległych sobie urzędników. Po jednym egzaminatorze i po jednym zastępcy delegują Ministrowie Przemysłu i Handlu oraz Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Poczt i Telegrafów.

§ 6. Egzaminy odbywają się zasadniczo dwa razy do roku w terminach: wiosennym i jesiennym. Daty egzaminów ustala się najpóźniej na miesiąc przed ich rozpoczęciem.

§ 7. Kandydat ubiegający się o dopuszczenie do egzaminu składa podanie do władzy (kierownictwa szkoły lub kursu), przy której czynna jest Komisja Egzaminacyjna. Do podania należy dołączyć:

a) metrykę urodzenia,
b) poświadczenie obywatelstwa polskiego,
c) dwie fotografie na jasnym tle o wymiarach 52 × 74 mm,
d) zaświadczenia o odbytych studiach i o wymaganych praktykach,
e) dowód uiszczenia taksy egzaminacyjnej.

§ 8. Kandydat na radiotelegrafistę 1 klasy powinien:

a) mieć ukończone 24 lata,

b) przedstawić świadectwo ukończenia: bądź szóstej klasy gimnazjum państwowego lub prywatnego z prawami według dawnego ustroju lub świadectwo równorzędne, bądź gimnazjum ogólnokształcącego państwowego lub prywatnego z prawami albo gimnazjum zawodowego — według nowego ustroju, bądź średniej szkoły zawodowej dawnego ustroju, albo też świadectwo szkół zagranicznych, uznane w każdym poszczególnym przypadku za wystarczające przez Ministra Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego,

c) w służbie morskiej — wykazać się co najmniej dwuletnią praktyką radiotelegrafisty 2 klasy na morskich statkach ruchomych,

d) w służbie lotniczej — wykazać się co najmniej roczną praktyką w charakterze radiotelegrafisty 2 klasy oraz wykonaniem 100 godzin lotu, z pełnieniem przez cały ten czas na pokładzie statku powietrznego w sposób zadowalniający czynności operatora radiotelegrafisty 1 klasy.

Radiotelegrafiści 2 klasy służby morskiej, nie odpowiadający warunkowi określonemu pod lit. b), mogą być dopuszczeni do egzaminu dla kandydatów na radiotelegrafistów 1 klasy służby morskiej, jeżeli wykażą się 10-letnią praktyką na stacjach ruchomych służby morskiej.

Świadectwo radiotelegrafisty 1 klasy służby morskiej mogą uzyskać byli radiotelegrafiści Marynarki Wojennej, posiadający wykształcenie określone pod lit. b), jeżeli ukończyli kurs bosmański radiotelegrafii i odbyli 3 lata służby na stacjach Marynarki Wojennej po ukończeniu wspomnianego kursu. Byli radiotelegrafiści Marynarki Wojennej, jeżeli ukończyli kurs bosmański radiotelegrafii, a nie odpowiadają warunkowi określonemu pod lit. b), mogą uzyskać świadectwo radiotelegrafisty 1 klasy służby morskiej, jeżeli ukończyli szkołę powszechną lub równorzędną, albo szkołę zawodową stopnia niższego lub niższą szkołę zawodową dawnego ustroju i odbyli 8 lat służby na stacjach Marynarki Wojennej. Jeżeli przerwa między przejściem z Marynarki Wojennej do handlowej wynosi więcej niż lat 3, kandydaci powinni być poddani egzaminowi sprawdzającemu z szybkości wydawania i odbioru zgodnie z wymaganiami, określonymi dla radiotelegrafistów 1-ej klasy.

§ 9. Kandydat na radiotelegrafistę 2 klasy powinien:

a) mieć ukończonych 21 lat,

b) przedstawić świadectwo ukończenia co najmniej szkoły powszechnej lub szkoły zawodowej stopnia niższego albo niższej szkoły zawodowej dawnego ustroju,

c) w służbie morskiej — wykazać się co najmniej roczną praktyką radiotelegrafisty na ruchomych stacjach morskich w charakterze radiooperatora,

d) w służbie lotniczej — wykazać się 2 miesiącami praktyki i wykonaniem 25 godzin lotu, z pełnieniem przez cały ten czas na pokładzie statku powietrznego w sposób zadowalniający czynności operatora radiotelegrafisty 2 klasy.

Świadectwo radiotelegrafisty 2 klasy służby morskiej mogą uzyskać byli radiotelegrafiści Marynarki Wojennej, jeżeli ukończyli szkołę powszechną i kurs podoficerski radiotelegrafii oraz po ukończeniu tego kursu odbyli 3 lata praktyki na stacjach Marynarki Wojennej. W razie przerwy między przejściem z Marynarki Wojennej do handlowej, wynoszącej więcej niż 3 lata, kandydaci przed wydaniem im świadectwa powinni być poddani egzaminowi sprawdzającemu z szybkości wydawania i odbioru, według wymagań dla radiotelegrafistów 2 klasy.

Kandydaci na radiotelegrafistów 2 klasy, którzy złożą egzamin, a nie będą mogli wykazać się praktyką wymaganą dla uzyskania świadectwa, otrzymają zaświadczenie o złożeniu egzaminu, które będzie wymienione na świadectwo radiotelegrafisty 2 klasy, po odbyciu praktyki.

§ 10. Ubiegający się o uzyskanie świadectwa radiotelegrafisty specjalnego, bądź — świadectwa radiotelefonisty normalnego lub ograniczonego musi mieć ukończone 18 lat oraz gdy chodzi o służbę lotniczą, powinien wykazać się 1-miesięczną praktyką i wykonaniem 10 godzin lotu z pełnieniem przez cały ten czas na pokładzie statku powietrznego w sposób zadowalniający odpowiednich czynności operatora radiowego.

§ 11. Świadectwa: specjalne radiotelegrafisty oraz ograniczone radiotelefonisty wydawane będą w służbie morskiej obsłudze statków nie obowiązanych do posiadania urządzeń radiotelegraficznych, a w służbie lotniczej — pilotom lub obsłudze samolotów nie obowiązanych do posiadania urządzeń radiotelegraficznych.

§ 12. Taksa egzaminacyjna wynosi: —

a) za egzamin na świadectwo radiotelegrafisty 1 klasy . . . . . 50 zł

b) za egzamin na świadectwo radiotelegrafisty 2 klasy . . . . . 25 „

c) za egzamin na świadectwo radiotelegrafisty specjalne . . . . 20 „

d) za egzamin na świadectwo radiotelefonisty . . . . 10 „

e) za dodatkowy egzamin z języka obcego . . . . 10 „

Opłaty wymienione pod lit. a), b) i e) należy wnieść na rzecz Ministerstwa Poczt i Telegrafów, opłaty zaś wymienione pod lit. c) i d) na rzecz Urzędu Morskiego w Gdyni, o ile chodzi o służbę morską, i na rzecz Ministerstwa Komunikacji, o ile chodzi o służbę lotniczą.

Opłaty powyższe nie dotyczą egzaminów, odbywających się zgodnie z § 4 w szkołach lub na kursach zawodowych.

Taksa egzaminacyjna zwrotowi nie podlega.

§ 13. Egzamin dla radiotelegrafistów 1 i 2 klasy składa się z części pisemnej i ustnej, dla pozostałych operatorów radiowych egzamin jest tylko ustny.

§ 14. Przedmiotem części pisemnej egzaminu jest opracowanie jednego lub dwu zagadnień z dziedziny radiotechniki, przepisów radiokomunikacyjnych i taryfikacji.

Egzamin ustny odbywa się najpóźniej w ciągu trzech dni po egzaminie pisemnym.

Jeżeli Komisja Egzaminacyjna jednomyślnie uzna wypracowanie pisemne za niedostateczne — egzamin uważa się za niezłożony.

§ 15. Ogólny wynik egzaminu oznacza się stopniami: bardzo dobry, dobry, dostateczny i niedostateczny.

Egzamin uważa się za złożony, gdy kandydat otrzyma ocenę co najmniej dostateczną z każdej grupy przedmiotów, wchodzących w program egzaminu. W razie uzyskania niedostatecznej oceny z jednej grupy kandydat może powtórzyć egzamin po upływie pół roku, w razie zaś większej ilości ocen niedostatecznych z poszczególnych grup — egzamin można powtórzyć dopiero po upływie roku.

Egzamin można powtarzać tylko dwa razy.

§ 16. W razie zagubienia świadectwa może być na skutek podania do Ministerstwa Poczt i Telegrafów wystawiony duplikat.

Do podania należy dołączyć:

a) zaświadczenie kapitana (dowódcy) statku, jeżeli zguba nastąpiła w czasie trwania podróży lub na terytorium obcym, lub kwit z trzykrotnego ogłoszenia o zgubie w Monitorze Polskim, jeżeli zguba nastąpiła na terytorium polskim,

b) dwie fotografie na jasnym tle o wymiarach 52×74 mm.

§ 17. Za wystawienie świadectwa oraz odnowienie lub wystawienie duplikatu pobiera się tytułem opłaty kancelaryjnej zł 5.

Świadectwa wydaje Ministerstwo Poczt i Telegrafów.

§ 18. Ewidencję radiooperatorów służby morskiej prowadzi Urząd Radiotelegraficzny w Gdyni, notując każde zaangażowanie radiotelegrafisty na statek oraz wszystkie zmiany prze-

biegu służby; ewidencję operatorów radiowych służby lotniczej prowadzi Ministerstwo Komunikacji.

§ 19. Właściciele lub użytkownicy statków powietrznych obowiązani są niezwłocznie zawiadomić Ministerstwo Komunikacji o każdym przyjętym lub zwolnionym operatorze radiowym służby lotniczej.

§ 20. Uznaje się za ważne wszystkie wydane dotychczas świadectwa operatorów radiowych. Do dnia 31 marca 1938 r. powinna być dokonana zamiana wydanych przed tym terminem świadectw na świadectwa według nowego wzoru. Zamiana świadectwa nie podlega opłacie.

§ 21. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Poczt i Telegrafów: *Kaliński*

Załącznik do § 2 rozporządzenia Min. P. i T. z dnia 2 lipca 1937 r. (poz. 452).

RZECZPOSPOLITA POLSKA

ŚWIADECTWO Nr..................

Fotografia 52 × 74 mm
na jasnym tle

pieczęć sucha

P. ....

urodzony dnia ....

w ....

otrzymuje po złożeniu z pomyślnym wynikiem egzaminu, przewidzianego przez regulamin radiokomunikacyjny ogólny, dołączony do międzynarodowej konwencji telekomunikacyjnej. świadectwo

....
(oznaczenie rodzaju świadectwa)

Posiadacz świadectwa niniejszego jest obywatelem polskim i zobowiązał się do zachowania tajemnicy korespodencji.

Warszawa, dn. .... 19..... r.

Za Ministra
Poczt i Telegrafów

....
(podpis właściciela świadectwa)

U w a g a: Obie strony blankietu pokryte są tłem. które na prawej stronie pośrodku zawlera deseń godła państwowego.

Przedruk z Dz. U. R. P. Nr 57/37, poz. 452.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 78, tel. 552.00, wewn. 127.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. Nr 40.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 93399. 15.X.37. 2000.